Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 603 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 mei 2015

Een jaar geleden heeft u de Lange Termijn Spooragenda deel 2 (LTSA) en bijbehorende Uitvoeringsagenda ontvangen (Kamerstuk 29 984, nr. 535). Het afgelopen jaar hebben alle opdrachtgevende overheden, de vervoerders, de beheerder en de consumentenorganisaties samengewerkt om geambieerde verbeteringen in de deur tot deurreis te realiseren.

In deze brief wordt u geïnformeerd over de uitkomsten van de landelijke OV en Spoortafel op 30 april 2015 die een weerspiegeling geven van de ingezette lijn van samenwerking. De Letters of Intent die de regio's mij hebben toegestuurd, bevestigen de wederkerigheid van deze samenwerking. Deze brieven zijn conform eerdere toezegging als bijlage bij deze brief toegevoegd[1]. De Letter of Intent van Noordvleugel zal worden nagestuurd.

De belangrijkste inhoudelijke onderwerpen op de tafel waren de (1) Herijking, (2) de dienstregeling en (3) de Ontwikkelagenda (kort) Grensoverschrijdend Spoorvervoer. Tot slot zijn (4) een aantal actualiteiten besproken en is aan het einde van de tafel stil gestaan bij het Operationeel Spoorconcept Goederenvervoer.

Separaat wordt uw Kamer nog vóór het zomerreces geïnformeerd over de voortgang van de Uitvoeringsagenda van de LTSA. Daarin wordt ook ingegaan op de quick scan reistijdverkorting naar aanleiding van de Motie Dik Faber (Kamerstuk 29 984, nr. 515, 26 juni 2014). Daarnaast wordt op de opzet van een onderzoek ingegaan dat, samen met het IPO en de twee vervoerregio's, wordt ingesteld naar de betaalbaarheid van het regionaal OV.
Verder zal het onderwerp «intrekken van (delen) van de concessie», waarover uw Kamer eerder is geïnformeerd (Kamerstuk 29 984, nr. 55),

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kst-29984-603
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

worden besproken met de decentrale overheden in het bestuurlijk koepeloverleg dat in juni gepland staat.

1. Herijking

Naar aanleiding van de bezuinigingen op het Infrafonds van twee jaar geleden is aangekondigd om, onder de noemer Herijking, een consistent en samenhangend programma uit te werken dat past bij de ambitie van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA). In de LTSA is vastgesteld om eerst de focus te leggen op het verhogen van de betrouwbaarheid en veiligheid waarna de capaciteit zo nodig verder kan worden uitgebreid. Dit betekent concreet dat eerst het bestaande beheer en onderhoud op orde moet zijn, waarna de betrouwbaarheid en veiligheid worden verbeterd. Aan de landelijke tafel in het najaar van 2014 is afgesproken dat juridisch en bestuurlijk gecommitteerde MIRT-projecten niet heroverwogen zullen worden en dat gezien de beperkte vrije middelen een prioritering van de ambities binnen en tussen de landsdelen nodig is.

Aan de landelijke tafel van 30 april is hierover verder gesproken. We zitten nog altijd in tijden van financiële krapte. Met het budgettaire kader kunnen nauwelijks de huidige programma's en projecten tot en met 2028 worden gerealiseerd. Na aftrek van financiële risico's voor beheer en onderhoud en vervanging en lopende projecten is er nog een resterende financiële ruimte van nul tot maximaal enkele honderden miljoenen tot 2028. Er is dus nauwelijks ruimte voor nieuwe projecten. Dit terwijl in het kader van de Herijking door de landsdelen en de sector een lange lijst aan projecten is ingediend.

Inhoudelijk hebben we aan de landelijke tafel met elkaar geconstateerd dat de betrouwbaarheid en veiligheid van het OV- en Spoorsysteem voorop staan en daarna pas het verder uitbreiden van de capaciteit en frequenties. Zo wordt het belang van de reiziger en de vervoerder/verlader maximaal bediend. Als volgende stap in de Herijking zullen we de komende maanden een passende mix van projecten opstellen uit de lange lijst, die is ingediend door de landsdelen en de sector, die hier de beste invulling aan geven. Aankomend najaar wordt deze prioritering transparant aangeboden aan de OV en Spoortafels en besproken welke projecten binnen de beschikbare middelen gerealiseerd kunnen worden. Besluitvorming loopt vervolgens via het BO MIRT.

Aan de tafel is verder opgemerkt dat partijen er belang aan hechten om budgetten beschikbaar te houden voor regionale projecten die het OV netwerk verbeteren zoals fietsparkeren, grensoverschrijdende verbindingen en kleine stations. En dat gegeven de budgettaire schaarste gekeken moet worden naar alternatieve financieringsvormen zoals bijvoorbeeld het Junckerplan.

Overigens zullen de projecten uit de prioritering, waar in het najaar geen middelen voor beschikbaar komen, niet terzijde worden gelegd. Op het moment dat er nieuwe middelen zijn, kunnen ze weer aan de orde komen.

2. Dienstregeling

De hoofdlijnen Dienst Regeling 2016 is akkoord bevonden op de landsdelige tafels. Aan de landelijke tafel is uitgebreid gesproken over de structuur van de Dienstregeling 2017–2020. Dit wordt een enorme en complexe operatie vanwege de eerste stappen in PHS en de integratie van de HSL. Aan de landelijke tafel werd geconstateerd dat het overgaan naar deze nieuwe structuur waarin frequenties worden verhoogd weliswaar van belang is, maar niet ten koste mag gaan van de betrouwbaarheid van

de treindienst. Dit najaar zal de NS hier nader inzicht in geven. In oktober volgt een go/no go moment. Verder zal bezien worden of er een alternatief gevonden kan worden voor de ingangsdatum van de dienstregeling.

3. Ontwikkelagenda (kort) Grensoverschrijdend Spoorvervoer

Naar aanleiding van een presentatie van NS over een Ontwikkelagenda (kort) Grensoverschrijdend Spoorvervoer is afgesproken om op basis van een prioriteitsvolgorde als eerste de lijnen naar Antwerpen, Luik, Aken en Düsseldorf verder op te pakken. Dit vanwege de beperkte onderzoekscapaciteit en investeringsmogelijkheden.

De komende maanden worden de eerste resultaten van studies naar deze lijnen verwacht. Daarbij wordt gekeken naar maakbaarheid, betaalbaarheid en wensen van stakeholders en klanten. Verder is aan de landelijke tafel geconstateerd dat eventuele verbeteringen die doorgevoerd worden een positief effect kunnen hebben op zowel het personen- als het goederenvervoer.

4. Actualiteiten en Operationeel Spoorconcept Goederenvervoer

Er is een aantal actualiteiten aan de orde geweest en aan het einde van de vergadering is stilgestaan bij het Operationeel Spoorconcept Goederenvervoer.

OV concessie Limburg

De NS heeft toegelicht dat zij tijdens een intern onderzoek gestuit is op ernstige onregelmatigheden bij haar dochtermaatschappij Qbuzz. Dit in het kader van de openbare aanbesteding door de provincie Limburg van het openbaar vervoer in deze provincie. Medio maart is door NS een intern onderzoek hiernaar gestart. Inmiddels zijn er door NS maatregelen getroffen en vinden nadere analyses plaats. U heeft over dit onderwerp reeds een separate brief ontvangen.

Sociale Veiligheid

Zoals toegezegd in het Algemeen Overleg spoor d.d. 19 maart 2015 is de sociale veiligheid besproken tijdens de landelijke OV en Spoortafel alsmede in het Algemeen Overleg spoor d.d. 29 april. Agressie en geweld tegen werknemers met een publieke taak, zoals treinpersoneel is onacceptabel. Zij moeten hun werk veilig kunnen doen. Samen moeten we ervoor zorgen dat we agressie tegen OV personeel een halt toe roepen. Daartoe is samen met de Minister van VenJ, samen met BZK en vervoerders een pakket van maatregelen afgesproken bovenop de eerder genomen maatregelen. Dit is maar het beginpunt en met provincies en alle stads- en regionale vervoerders wordt overleg gehouden om dit pakket verder uit te breiden en te optimaliseren. Hierbij is door partijen aangegeven dat sociale veiligheid buiten de concurrentie geplaatst zou moeten worden.

Aan de landelijke tafel is in dit licht geconstateerd dat er al eerste concrete verbeteringen zichtbaar zijn. Zo worden er de laatste weken veel aanhoudingen verricht door de politie en is deze fysiek sterker aanwezig op stations. NS is verder met gemeenten in overleg om toegangspoorten sneller te sluiten. De opdracht aan alle partijen is nu om de ingezette lijn vast te houden. Tegelijkertijd is het besef aan de tafel ook dat we agressie nooit helemaal zullen kunnen uitbannen.

OV Chipkaart

De OV-chipkaart is landelijk uitgerold, zodat we één betaalsysteem voor het gehele Openbaar Vervoer hebben. Er zijn enkele projecten waarmee de geldigheid van de OV-chipkaart wordt beperkt, zoals aan de orde in het Algemeen Overleg spoor d.d. 19 maart 2015. Aan de landelijke geldigheid van de OV-chipkaart wordt vanuit de reiziger belang gehecht. Zoals aan uw Kamer toegezegd heb ik tijdens landelijke tafel de regio opgeroepen het landelijk systeem te borgen en bij knelpunten in contact te treden met mijn ministerie.

De decentrale overheden hebben aan de landelijke tafel gevraagd om experimenteerruimte voor nieuwe en innovatieve ontwikkelingen rondom het OV en ook OV-betalen. Ik sta positief tegenover nieuwe en innovatieve ontwikkelingen en vind dat innovaties in breder perspectief bekeken moeten worden in relatie tot lange termijn ontwikkelingen van mobiliteit en publieke belangen.

Operationeel Spoorconcept Goederenvervoer (OSCG)

Tot slot is er gesproken over een concept Operationeel Spoorconcept Goederenvervoer (OSCG). Het belang hiervan werd door alle deelnemers onderstreept.
Vervolgstap ten aanzien van het OSCG is om de samenhang te bezien tussen dit spoorconcept en het operationeel spoorconcept reizigersvervoer.
Eind juni zullen de raakvlakken tussen beide inzichtelijk zijn gemaakt, want het is belangrijk dat reizigers en goederentreinen elkaar niet in de weg zitten. Verder is afgesproken dat de goederentafel breder vertegenwoordigd zal worden aan de landelijke OV en Spoortafel.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld